Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

31 209 Schoon en zuinig

Nr. 237 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2016

Op 3 maart 2016 heb ik tijdens het VAO Leefomgeving (Handelingen II 2015/16, nr. 60, item 3) toegezegd om informatie toe te sturen over hoe TNO de emissies meet van auto's die tussen 120 en 130 km/u rijden. Bijgaand ontvangt u deze informatie. Als bijlage bij deze brief doe ik u de TNO-notitie «Uitstoot van auto's bij snelheden hoger dan 120 km/u» toekomen[1]. In deze notitie wordt in meer detail ingegaan op hoe TNO de emissies voor snelheden hoger dan 120 km/u bepaalt.

Wijze van meten door TNO

Emissies van auto's die harder rijden dan 120 km/u worden gemeten in het kader van het steekproefcontroleprogramma dat door TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt uitgevoerd. Emissies bij snelheden hoger dan 120 km/u worden zowel op de rollenbank in het laboratorium gemeten als met mobiele meetapparatuur op de openbare weg.

Bij emissiemetingen in het laboratorium maakt TNO gebruik van drie ritcycli die snelheden boven 120 km/u bevatten. Tot 2011, toen de snelheidslimiet van 130 km/u werd ingevoerd, waren deze beperkt tot iets boven de 130 km/u. Met de invoering van de 130 km/u snelheidslimiet zijn de testen in het laboratorium aangepast voor een dekking tot 150 km/u.

Op de weg worden met mobiele meetapparatuur emissiemetingen uitgevoerd tot de maximum toegestane snelheid op 100, 120 en 130 km/u snelwegen. Op Duitse snelwegen wordt ook gemeten bij snelheden tot ongeveer 150 km/u. Naast het doen van emissiemetingen worden op de weg ook ritprofielen opgenomen om voor elk type weg het daadwerkelijke gemiddelde rijgedrag te bepalen. Door emissiemetingen voor een breed scala aan rijomstandigheden te combineren met in verschillende

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-30175-237
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

verkeerssituaties opgenomen ritprofielen worden emissiefactoren afgeleid die worden gebruikt voor het luchtkwaliteitsbeleid.

Resultaten metingen en implicaties voor de luchtkwaliteit

Het emissiegedrag van een auto is afhankelijk van enerzijds de snelheid en anderzijds de rijdynamiek. Voor stikstofoxiden (NO_x) en koolstofdioxide (CO_2) treden de laagste emissies op tussen 50 en 100 km/u. Bij lagere snelheden (in de stad of op de snelweg in de file) en bij hogere snelheden (op de snelweg bij goede doorstroming) nemen de emissies toe. Bij constante snelheden, in situaties met weinig dynamiek, zijn de emissies over het algemeen lager dan onder omstandigheden waar meer wordt opgetrokken en afgeremd.

In Nederland zijn emissiefactoren voor snelwegen gebaseerd op het daadwerkelijke verkeersgedrag in de praktijk. Veel automobilisten rijden in de praktijk langzamer dan de toegestane maximumsnelheid. Doordat wordt uitgegaan van het werkelijke rijgedrag is het verschil tussen de emissiefactoren op snelwegen met een limiet van 100 en 130 km/u aanzienlijk kleiner dan het verschil tussen de emissies bij een vaste snelheid van 100 en 130 km/u. De emissiefactoren voor NO_x en CO_2 zijn recent opnieuw vastgesteld[2].

De totale emissie van het verkeer wordt overigens ook beïnvloed door de uitstoot van vrachtverkeer. Hiervoor zijn de emissies gelijk bij een limiet van 100 en 130 km/u. Bij het vaststellen van de lokale concentratie NO_2 speelt naast de verkeersemissie ook de achtergrondconcentratie een belangrijke rol, los van de geldende snelheidslimiet.

Ter afsluiting

Uit het voorgaande en de bijgevoegde notitie[3] blijkt dat TNO de afgelopen jaren veel metingen heeft uitgevoerd bij snelheden hoger dan 120 km/u. De emissies op snelwegen met een limiet van 130 km/u zijn hierdoor goed onderbouwd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[2] Zie TNO 2016 R10304 2016 *Emission factors for diesel Euro-6 passenger cars, light commercial vehicles and Euro-VI trucks*
[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl